



# **ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ: ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

Екатеринбург  
2016

МИНОБРНАУКИ РОССИИ

ФГБОУ ВО «УРАЛЬСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ЛЕСОТЕХНИЧЕСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Кафедра автомобильного транспорта

# **ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ: ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

Учебно-методическое пособие  
для изучения теоретического курса и организации самостоятельной работы  
обучающихся всех форм обучения по направлениям  
23.03.01 и 23.04.01 «Технология транспортных процессов»;  
дисциплины подготовки бакалавров - «Общий курс транспорта»,  
«Интермодальные транспортные технологии»,  
«Международные перевозки», «Транспортно-технологические схемы  
перевозок отдельных грузов», «Транспортно-складские комплексы»,  
«Основы транспортно-экспедиционного обслуживания»,  
«Управление транспортными процессами»;  
дисциплина подготовки магистров «Современные проблемы транспортной  
науки, техники и технологии»

Екатеринбург  
2016

Печатаются по рекомендации методической комиссии ИАТТС.  
Протокол № 2 от 26 октября 2015 г.

Авторы: Д.В. Демидов, Н.П. Безсолицин, В.П. Митюков, О.В. Алексеева

Рецензент – канд. техн. наук, доцент кафедры автомобильного транспорта  
С.В. Будалин

Редактор Р.В. Сайгина  
Оператор компьютерной верстки Е.А. Газеева

---

Подписано в печать 12.05.16		Поз. 10
Плоская печать	Формат 60×84 1/16	Тираж 10 экз.
Заказ №	Печ. л. 0,93	Цена руб. коп.

---

Редакционно-издательский отдел УГЛТУ  
Отдел оперативной полиграфии УГЛТУ

## ВВЕДЕНИЕ

Учебно-методическое пособие предназначено для изучения теоретического курса и организации самостоятельной работы обучающихся всех форм обучения по направлениям подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов» (уровень бакалавриата) и 23.04.01 «Технология транспортных процессов» (уровень магистратуры).

Учебно-методическое пособие составлено на основе:

- Федеральных государственных образовательных стандартов высшего образования (ФГОС ВО) по направлениям 23.03.01 «Технология транспортных процессов» (уровень бакалавриата), утвержденного приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 06 марта 2015 г. № 165, и 23.04.01 «Технология транспортных процессов» (уровень магистратуры), утвержденного приказом Министерства образования и науки Российской Федерации от 30 марта 2015 г. № 301;

- рабочих программ дисциплин «Общий курс транспорта», «Интермодальные транспортные технологии», «Международные перевозки», «Транспортно-технологические схемы перевозок отдельных грузов», «Транспортно-складские комплексы», «Управление транспортными процессами», «Основы транспортно-экспедиционного обслуживания» по направлению подготовки 23.03.01 «Технология транспортных процессов»;

- рабочей программы дисциплины «Современные проблемы транспортной науки, техники и технологии» по направлению подготовки 23.04.01 «Технология транспортных процессов»;

- стандартов УГЛТУ СТБ 1.3.0.0-00-04 «Учебное издание. Основные положения» и СТБ 1.3.1.0-00-2007 «Учебная документация. Учебные издания. Методическое издание. Основные положения».

Наиболее важным направлением развития транспортной отрасли является необходимость тесной координации и взаимодействия наземного, водного и воздушного видов транспорта, что обеспечивается развитием **интермодальных технологий** в рамках единой транспортной системы.

В учебно-методическом пособии перечислены основные термины, используемые в смешанных (комбинированных) перевозках, в первую очередь, интермодальных.

Основной перечень терминов принят по изданию Европейской Экономической Комиссии (ЕЭК) «Терминология комбинированных перевозок»<sup>1</sup>, цель разработки которого - определить значение используемых терминов и сделать их более доступными для понимания широкого круга людей, которые ими пользуются: политиков, технического персонала и операторов перевозок различными видами транспорта, т.е. **упорядочение терминологии**.

---

<sup>1</sup> Терминология комбинированных перевозок (Terminology on combined transport). - Нью-Йорк - Женева, 2001. - 69 с.

Особенность составленного пособия в том, что перечень разделов терминов отличается от глоссария «Терминология комбинированных перевозок». Вызвано это, во-первых, необходимостью представления терминов применительно к интермодальным перевозкам, во-вторых, необходимостью понимания разделов терминов обучающимися.

Так, раздел «Транспортные единицы» имеет неопределенность понимания, хотя включает в себя термины, относящиеся к подвижному составу различных видов транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный), поэтому в пособии выполнено соответствующее разделение.

Пособие включает пояснение терминов необходимыми иллюстрациями, что обеспечивает наглядность и точность понимания обучающимися.

Учебно-методическое пособие рекомендуется для применения обучающимися по направлению 23.03.01 (190700.62) «Технология транспортных процессов» при подготовке выпускной квалификационной работы по соответствующей глоссарии тематике..

## **1. Общие термины интермодальной перевозки и технологий ее выполнения**

**Интермодальная перевозка (Intermodal transport)** - последовательная перевозка грузов двумя или более видами транспорта в одной и той же грузовой единице или автотранспортном средстве без перегрузки самого груза при смене вида транспорта (п. 1.1).

В более широком смысле термин «интермодальность» применяется для описания системы транспортировки, предполагающей использование двух или более видов транспорта для перевозки одной и той же грузовой единицы или грузового автотранспортного средства в рамках комплексной транспортной цепи «от двери до двери» без погрузочно-разгрузочных операций.

В окончательном сообщении Европейской комиссии COM (97) 243 термин «интермодальность» применяется для описания системы транспортировки, в рамках которой на комплексной основе используются по меньшей мере два различных вида транспорта с целью дополнения транспортной цепи «от двери до двери».

Следует отличать термин «интермодальная перевозка» от «мультимодальной перевозки» (**Multimodal transport**) - перевозка грузов двумя или более видами транспорта (п. 1.0).

**Логистика (Logistics)** - процесс организации цепи доставки и управления этой цепью в самом широком смысле<sup>2</sup>. Данная цепь может охватывать как поставки сырья, необходимого для производства, так и управление материальными ресурсами на предприятии, доставку на склады и

---

<sup>2</sup> Цель – снижение общих затрат цепи поставки товара.

в распределительные центры, сортировку, переработку, упаковку и окончательное распределение в местах потребления (п. 1.10).

**Грузовая отправка (Consignment)** - груз, отправленный на основании одного договора перевозки. В комбинированных перевозках данный термин может использоваться в статистических целях для подсчета грузовых единиц или автотранспортных средств. Под объединением нескольких грузовых отправок в полную партию подразумевается **консолидация** или **укрупнение грузовых партий** (п. 1.12).

**Перевалка (Transshipment)** - перемещение интермодальных транспортных единиц с одного вида транспорта на другой (п. 1.13).

**Комбинированная перевозка (Combined transport)** - интермодальная перевозка, в рамках которой большая часть европейского рейса приходится на железнодорожный, внутренний водный или морской транспорт и любой начальный и/или конечный отрезок пути, на котором используется автомобильный транспорт, является максимально коротким (п. 1.2).

**Автомобильно-железнодорожная перевозка (Road-rail transport)** - комбинированная перевозка железнодорожным и автомобильным транспортом. В русском языке термин **«контрейлерная перевозка»** относится к частному случаю перевозки автомобильных полуприцепов по железной дороге (п. 1.3).

**«Катящееся шоссе» (Rolling road)** - перевозка груженых автотранспортных средств с использованием горизонтального метода погрузки и выгрузки на железнодорожных платформах с пониженным полом.

Такая перевозка называется также **«бегущее шоссе»**, поскольку автотранспортные средства въезжают на железнодорожную платформу или съезжают с нее (п. 1.4, фото 1).



Фото 1. «Катящееся шоссе» (Источник: [http://www.atomic-album.com/showPic.php/204570/477845\\_211836208928667\\_119575494821406\\_336076\\_267971795\\_o.jpg](http://www.atomic-album.com/showPic.php/204570/477845_211836208928667_119575494821406_336076_267971795_o.jpg))

**Комбинированная перевозка с сопровождением (Accompanied combined transport)** - перевозка укомплектованного автотранспортного средства в сопровождении водителя с использованием другого вида транспорта (например, парома или поезда) (п. 1.5).

**Комбинированная перевозка без сопровождения (Unaccompanied combined transport)** - перевозка автотранспортного средства или интермодальной транспортной единицы (ИТЕ) без водителя с использованием другого вида транспорта (например, парома или поезда) (п. 1.6).

**Морская перевозка на короткое расстояние (Short sea shipping)** - перевозка груза по морю между портами, находящимися в Европе, а также между европейскими портами и портами, расположенными в неевропейских странах, омываемых замкнутыми морями, по которым проходит граница европейских стран (п. 1.11).

**Фидерные перевозки (Feeder service)** - морская перевозка на короткое расстояние между по меньшей мере двумя портами с целью группировки или распределения грузов (обычно контейнеров) в одном из этих портов для перевозки в открытом море или после такой перевозки. В более широком смысле данная концепция может использоваться для внутренних перевозок (п. 1.9).

## 2. Термины, касающиеся участников интермодальной перевозки

**Участники комбинированной перевозки (Combined transport actors)** - в международных договорах перевозки используются только вышеуказанные термины, т.е. любой участник транспортной цепи упоминается в договоре как один из них. В последующих определениях, приведенных в настоящей главе, под лицом подразумевается физическое или юридическое лицо или компания.

**Грузоотправитель (Shipper)** - лицо или компания, которые передают грузы в ведение других лиц или компаний (экспедитора, перевозчика/оператора перевозки) для его доставки грузополучателю (п. 2.0).

**Грузополучатель (Consignee)** - лицо, имеющее право получить доставленные грузы (п. 2.2).

**Оператор перевозки /перевозчик (Actual carrier)** - лицо, которое либо непосредственно отвечает за перевозку грузов, либо использует для этой перевозки третью сторону (п. 2.3).

**Субподрядчик/действительный перевозчик (Actual carrier)** - третья сторона, осуществляющая полную или частичную перевозку (п. 2.4).

**Экспедитор (Forwarding agent / Freight forwarder)** - посредник, организующий перевозку грузов и/или предоставление сопутствующих услуг по поручению грузоотправителя (п. 2.1).

**Оператор мультимодальной перевозки ОМП (Multimodal transport operator)** - любое лицо, заключающее договор мультимодальной перевозки и принимающее на себя полную ответственность за его осуществление в качестве перевозчика или оператора перевозки (п. 2.6).

**Принципал (Principal)** - лицо, по отношению к которому другое лицо выступает в качестве агента (п. 2.5).

### 3. Термины, относящиеся к грузовой единице

**Грузовая единица (Loading unit)** - контейнер или съемный кузов (п. 4.0).

**Интермодальная транспортная единица (ИТЕ, Intermodal transport unit)** - контейнеры, съемные кузова и полуприцепы, пригодные для интермодальной перевозки (п. 4.1).

**Тара (Tare)** - вес интермодальной транспортной единицы или транспортного средства без груза (п. 4.14).

**Контейнер (Container)** - общее обозначение емкости для перевозки груза, являющейся достаточно прочной для многократного использования, обычно пригодной для штабелирования и оснащенной приспособлениями, позволяющими ее транспортировать на различных видах транспорта (п. 4.2, фото 2):

- *воздушный контейнер (Air container)* - контейнер, соответствующий нормам авиаперевозок (п. 4.5);

- *морской контейнер (Maritime container)* - контейнер, являющийся достаточно прочным для штабелирования в ячеистом контейнеровозе и для подъема сверху. Большинство морских контейнеров являются контейнерами ИСО, т.е. соответствуют нормам Международной организации по стандартизации (ИСО) (п. 4.4);

- *наземный контейнер (Land container)* - контейнер, соответствующий техническим требованиям Международного союза железных дорог (МСЖД) и предназначенный для использования в железнодорожно-автомобильных комбинированных перевозках (п. 4.3).



Фото 2. Мобильный контейнер (технология ACTS)  
(Источник: <http://1430mm.ru/main-technologies-used-intermodal-transport>)



**Контейнер повышенной емкости (High cube container)** - стандартный по длине и ширине контейнер ИСО, высота которого составляет 9 футов и 6 дюймов (2,9 м). Эти высокие контейнеры сейчас включены в пересмотренный стандарт ИСО (п. 4.6).

**Контейнер сверхвысокой емкости (Super high cube container)** - контейнер, размеры которого превышают стандарты ИСО. Его размеры могут варьироваться и составлять, например, по длине 45 футов (13,72 м), 48 футов (14,64 м) или 53 фута (16,10 м) (п. 4.7).

**ТЕУ (TEU)** - единица, эквивалентная двадцати футам. Стандартная единица, которой служит контейнер ИСО длиной 20 футов (6,10 м) и которая используется для статистических измерений, касающихся транспортных потоков или их пропускной способности. Один стандартный 40-футовый контейнер серии ИСО равняется 2 ТЕУ (п. 4.8).

**Съемный кузов (Swap bodu)**<sup>3</sup> - единица перевозки груза<sup>4</sup>, размеры которой соответствуют габаритам автотранспортного средства<sup>5</sup> и которая оборудована погрузочно-разгрузочными приспособлениями<sup>6</sup>, предназначенными для ее перемещения между различными видами транспорта, как правило, автомобильным и железнодорожным. Первоначально такие транспортные единицы не были пригодны для штабелирования в грузе состоянии или для подъема сверху. Однако в настоящее время многие такие единицы могут штабелироваться и подниматься сверху, и главной особенностью, отличающей их от контейнеров, является то, что их размеры соответствуют габаритам транспортных средств. Если они предназначены для перевозки железнодорожным транспортом, то должны соответствовать нормам Международного союза железных дорог (МСЖД). Некоторые

---

<sup>3</sup> Имеет место русский перевод «сменный кузов»

<sup>4</sup> Правильнее – «интермодальная транспортная единица».

<sup>5</sup> Кроме того, внутренние размеры съемных кузовов идеально соответствуют размерам стандартных поддонов.

<sup>6</sup> Преимуществом съемных кузовов является возможность съема с автомобиля без дополнительного грузоподъемного оборудования. Его заменяет пневматическая подвеска автомобиля, которая позволяет установить съемный кузов на опоры путем простого уменьшения дорожного просвета. Начиная с 1980-х гг., когда грузовые автомобили с такой подвеской получили в Европе повсеместное распространение, парк автомобильных съемных кузовов, предназначенных для различных видов грузов, стал стремительно расти, и во многих логистических системах съемные кузова вытеснили из обращения сменные (обменные) полуприцепы.

съемные кузова оснащены откидными опорами<sup>7</sup>, на которые они опираются, когда не находятся на транспортном средстве (п. 4.9, рис. 1).

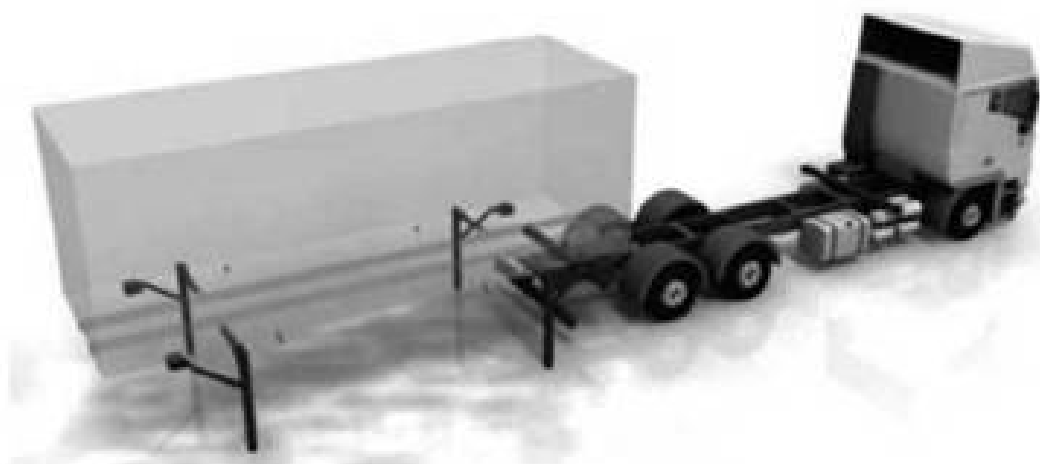


Рис. 1. Съемный кузов перед установкой на шасси автомобиля  
(Источник: [http://studme.org/imag/logist/ger\\_uprtrs/image155.jpg](http://studme.org/imag/logist/ger_uprtrs/image155.jpg))

**Угловой фитинг (Corner fitting)** - места крепления, находящиеся обычно в верхних и нижних углах контейнера, в которые вводятся поворотные замки или другие приспособления, позволяющие поднимать, штабелировать, закреплять контейнер. Эти фитинги все чаще используются на съемных кузовах, но не в углах, а в местах, соответствующих местоположению угловых фитингов на 20- или 40-футовых контейнерах (п. 4.12).

**Поворотный замок (Twistlock)** - стандартный механизм погрузочно-разгрузочного оборудования, который вводится за угловые фитинги интермодальной транспортной единицы и закрепляется на них; используется также на судах и транспортных средствах для крепления интермодальной транспортной единицы (п. 4.13).

**Штабелирование (Stracking)** - хранение или перевозка интермодальных транспортных единиц с установкой их одна на другую (п. 4.10).

---

<sup>7</sup> Для применения съемных кузовов при интермодальных автомобильно-железнодорожных перевозках потребовалось создание конструкций съемных кузовов, специально предназначенных для интермодальных перевозок. Опоры перестали быть обязательным элементом съемных кузовов. Усиленная силовая рама сделала возможной укладку съемных кузовов в штабель (до 3 ярусов). Съемные кузова стали оснащаться стандартными контейнерными фитингами и проемами «под вилы» для вертикальной перегрузки. В результате съемные кузова конструктивно и по характеру использования стали все более походить на «длинные и широкие» морские контейнеры, и провести четкую границу между этими двумя типами ИТЕ становится в ряде случаев все труднее. Съемные кузова используются исключительно во внутриевропейской торговле и в основном при перевозках автомобильным и железнодорожным транспортом, хотя все чаще они доставляются и по европейским линиям «Ro-Ro».

## 4. Термины, относящиеся к грузовому месту

**Грузовое место (Unit load)** - груз на поддоне или предварительно упакованная грузовая единица, размеры которой по периметру соответствуют габаритам поддона и которая может быть помещена в интермодальную транспортную единицу (п. 5.0).

**Поддон (Pallet)** - поднимаемая, как правило, деревянная платформа, облегчающая перегрузку грузов. Поддоны имеют стандартные размеры. Чаще всего в Европе используются поддоны со следующими габаритами: 1000 x 1200 мм (ИСО) и 800 x 1200 мм (ЕКС) (п. 5.1).

**«БИГ-БЭГ» («Big bag»)** - сменный мешок, вкладываемый в интермодальную транспортную единицу и являющийся достаточно прочным для подъема и перевозки грузов различного типа навалом (п. 5.2).

## 5. Термины, относящиеся к транспортной единице (подвижному составу)

### 5.1. Подвижной состав автомобильного транспорта

**Автопоезд (Road train)** - автотранспортное средство с прицепом (п. 3.1).

**Сочлененное транспортное средство (Articulated vehicle)** - автотранспортное средство с полуприцепом (п. 3.0).

**Прицеп (Trailer)** - транспортное средство без двигателя, используемое для перевозки грузов и предназначенное для сцепки с автотранспортным средством, за исключением полуприцепов (п. 3.2).

**Полуприцеп (Semi-trailer)** - транспортное средство без двигателя, используемое для перевозки грузов и предназначенное для сцепки с автотранспортным средством таким образом, чтобы значительная часть его веса и нагрузки передавалась на это автотранспортное средство. Полуприцепы могут специально оборудоваться для комбинированных перевозок (п. 3.3).

**Бимодальный полуприцеп (железнодорожно-автомобильный) (Bimodal semi-trailer)** - автомобильный полуприцеп, который после оснащения его железнодорожными тележками может быть использован в качестве железнодорожного вагона (п. 3.10, фото 3, рис. 2).



Фото 3. Вид железнодорожной тележки, соединённой с бимодальными полуприцепами (Источник: [http://www.th-wildau.de/flavia/dokuwiki/lib/exe/detail.php/im\\_trains:railrunner\\_bogie\\_trainers.png?id=im\\_trains%3Arailrunner](http://www.th-wildau.de/flavia/dokuwiki/lib/exe/detail.php/im_trains:railrunner_bogie_trainers.png?id=im_trains%3Arailrunner))

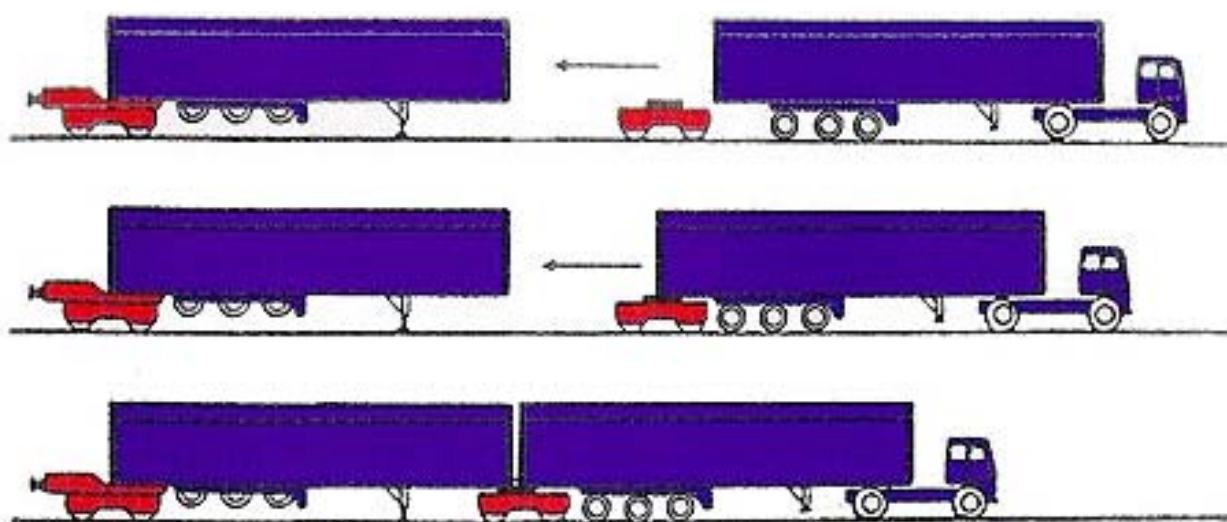


Рис. 2. Схема формирования поездного состава по бимодальной технологии (Источник: <http://www.tis-gdv.de/tis/taz/b/bimodal.jpg>)

## 5.2. Подвижной состав железнодорожного транспорта

**Вагон «катящегося (бегущего) шоссе» (Rolling-road wagon)** - железнодорожные вагоны с низким полом, образующие в сцепке «катящееся (бегущее) шоссе» (п. 3.8).

**Вагон корзинного типа («Basket» wagon)** - железнодорожный вагон, оборудованный приспособлениями для вертикальной перегрузки, со съемным подрамником, допускающим погрузку в него и выгрузку из него полуприцепов или автотранспортных средств (п. 3.5).

**Вагон с нишами для колес (Packet wagon)** - железнодорожный вагон с предусмотренными в его полу нишами для колес полуприцепов (п. 3.4).

**Вагон типа «спайн» («Spine» wagon)** - железнодорожный вагон с центральным шасси, предназначенным для перевозки полуприцепа (п. 3.6).

**Вагон с пониженным полом (Low floor wagon)** - железнодорожный вагон с пониженной грузовой платформой, изготовленный для перевозки, в частности, интермодальных транспортных единиц (п. 3.7).

**Двухъярусный вагон (Double stack wagon)** - железнодорожный вагон, предназначенный для перевозки контейнеров в два яруса (п. 3.9, фото 4).



Фото 4. Железнодорожная контейнерная платформа для двухъярусной установки контейнеров: внизу - морской 40-футовый контейнер,верху – «континентальный» контейнер длиной 53 фута, применяемый в США (Источник: [http://studme.org/1640012623477/logistika/semnye\\_kuzova](http://studme.org/1640012623477/logistika/semnye_kuzova))

## 5.3. Подвижной состав водного транспорта

**Панамакс (Panamax)** - судно с габаритами, позволяющими ему проходить через Панамский канал; его максимальные параметры: длина - 295 м, ширина - 32,25 м, осадка - 13,50 м (п. 3.11).

**Суперпанамакс (Overpanamax)** - судно, у которого по меньшей мере один из габаритов превышает габариты судна панамакс (п. 3.12).

## 6. Термины, относящиеся к погрузочно-разгрузочным работам

**Загрузка/выгрузка (Stuffing)** – загрузка и выгрузка груза в или из интермодальной транспортной единицы (п. 4.11).

**Горизонтальный метод погрузки и выгрузки - «ро-ро» (Roll-on-roll-off)** - погрузка или выгрузка автотранспортных средств, вагона или интермодальной транспортной единицы на судно или с судна на их собственных колесах или колесах, которыми они оснащаются для этой цели (п. 1.7, рис. 3).

В случае «катящегося шоссе» только автотранспортные средства въезжают на железнодорожную платформу или съезжают с неё.



Рис. 3. Горизонтальный метод погрузки и выгрузки - «ро-ро»  
(Источник: <http://www.wokipi.com/pratiques/solution06.jpg>)

**Рампа «ро-ро» (Ro-ro ramp)** - обычно регулируемая горизонтальная или наклонная рампа, позволяющая автотранспортным средствам заезжать на судно или в железнодорожный вагон либо выезжать из них (п. 6.14).

**Вертикальный метод погрузки и выгрузки «ло-ло» (Lift-on-lift-off)** - погрузка и выгрузка интермодальных транспортных единиц (ИТЕ) с использованием подъемного оборудования (п. 1.8, фото 5, 6).





Фото 5, 6. Вертикальный метод погрузки и выгрузки «лю-ло»:  
вверху - погрузка полуприцепа на железнодорожную платформу (источник:  
<http://1430mm.ru/main-technologies-used-intermodal-transport>);  
внизу - погрузка автомобиля (источник:  
<http://www.wokipi.com/pratiques/solution10.jpg>)

**Вилочный автопогрузчик (Fork lift truck)** - транспортное средство, оборудованное горизонтальными вилочными приспособлениями с силовым приводом, позволяющими поднимать, перемещать или штабелировать поддоны, контейнеры или съемные кузова, при этом последние два типа грузовых единиц являются, как правило, порожними. Эти операции могут осуществляться только применительно к переднему ярусу штабеля (п. 6.13).

**Стреловой автопогрузчик (Straddle carrier)** - стреловой подъемник на пневмоходу, предназначенный для перемещения или штабелирования контейнеров на горизонтальной укрепленной поверхности (п. 6.11).

**Штабелер (Reach stracker)** - транспортное средство - тягач, оборудованное фронтальным механизмом для подъема, штабелирования или перемещения интермодальных транспортных единиц (п. 6.12).

**Стреловой кран (Crane)** - обычный стреловой кран, на котором груз удерживается стрелой с помощью троса. Для погрузки или выгрузки интермодальных транспортных единиц трос должен быть соединен с их угловыми элементами интермодальной транспортной единицы (п. 6.9).

**Портальный кран (Gantry crane)** - мостовой кран, конструкция которого включает горизонтальный портал, установленный на опорах, которые либо являются стационарными, либо перемещаются по рельсовой колее, либо на резиновых шинах с относительно ограниченным маневром в одном направлении. Груз может перемещаться горизонтально, вертикально и в боковом направлении. Такие краны обычно обеспечивают перемещение грузов с автотранспортного средства на железную дорогу или с судна на берег (п. 6.10).

**Спредер (Spreader)** - регулируемый механизм на подъемном оборудовании, предназначенный для соединения с фитингами верхних углов интермодальных транспортных единиц либо для соединения при помощи механизмов захвата интермодальных транспортных единиц снизу. Многие спредеры оснащены, кроме того, механизмами захвата нижних продольных балок интермодальных транспортных единиц (п. 6.15).

## **7. Термины, относящиеся к объектам транспортной инфраструктуры при интермодальных перевозках**

**Терминал (Terminal)** - место, оборудованное для перевалки и хранения интермодальных транспортных единиц (п. 6.0).

**Логистический центр (Logistic centre)** - территориальное объединение независимых компаний и органов, занимающихся грузовыми перевозками (например, транспортных посредников, грузоотправителей, операторов перевозок, таможенных органов) и сопутствующими услугами (например, по хранению, техническому обслуживанию и ремонту), включающее по меньшей мере один терминал.



В итальянском языке используется термин «**interporto**» (п. 6.1).

**Сортировочный центр (HUB)** - центральный пункт сбора, сортировки, перевалки и распределения грузов для определенного региона (района). Данная концепция происходит от термина, использующегося в воздушных перевозках как пассажиров, так и грузов. Она предполагает сбор и распределение грузов через единый пункт (концепция «Хаб энд Спук») (п. 6.2).

**Свободная таможенная зона, свободный склад (Freeport)** - зона, в пределах которой товары могут изготавливаться и/или храниться без уплаты соответствующих пошлин и налогов (п. 6.3).

**Dry Port/Port Sec (Dry port)** - внутренний терминал, который непосредственно связан с морским портом (понятие существует только во французском и английском языках, п. 6.4).

**Габариты погрузки на железных дорогах (Rail loading guage)** - максимальное поперечное сечение, за пределы которого не должен выходить железнодорожный подвижной состав с грузом (вагоны - ИТЕ), с учетом размеров препятствий в туннелях<sup>8</sup> и на перегонах.

Существуют следующие основные четыре габарита, признанных МСЖД: международный, А, В и С. Эти габариты указаны для индивидуальных линий.

В принципе несоблюдение минимального габарита погрузки в ходе перевозки не допускается. Должны учитываться ограничения по ширине и высоте груза на поворотах.

В случае грузовых отправок в рамках комбинированных перевозок габариты А и В зачастую превышаются. Другим габаритом, имеющим особое значение для комбинированных перевозок, является габарит В+. Существует также много других признанных габаритов (P/C/S/...) (п. 6.5).

**Ширина железнодорожной колеи (Track guage)** - расстояние между внутренними сторонами рельсов железнодорожного пути. Она обычно составляет 1,435 м. В некоторых европейских странах имеется другая ширина колеи, например 1,676 м в Испании и Португалии, и 1,524 м в России (п. 6.6).

**Погрузочно-разгрузочный путь (Loading track)** - железнодорожный путь, на котором осуществляются операции по перегрузке интермодальных транспортных единиц (п. 6.7).

**Частный подъездной путь (Private siding)** - прямое железнодорожное соединение с путями какой-либо компании (п. 6.8).

---

<sup>8</sup> Правильно – в туннелях.

## СОДЕРЖАНИЕ

Введение .....	3
1. Общие термины интермодальной перевозки и технологий ее выполнения .....	4
2. Термины, касающиеся участников интермодальной перевозки ...	6
3. Термины, относящиеся к грузовой единице .....	7
4. Термины, относящиеся к грузовому месту .....	10
5. Термины, относящиеся к транспортной единице (подвижному составу) .....	10
5.1. Подвижной состав автомобильного транспорта .....	10
5.2. Подвижной состав железнодорожного транспорта .....	12
5.3. Подвижной состав водного транспорта .....	12
6. Термины, относящиеся к погрузочно-разгрузочным работам .....	13
7. Термины, относящиеся к объектам транспортной инфраструктуры при интермодальных перевозках .....	15